…ta pocztowa uiszczona ryczałtem.

…k IV. WARSZAWA, 15 LISTOPADA 1934 R. Nr. 22.

Dbajmy o turystów — — budujmy drogi!

wiadomości turystyczne

dwutygodnik

40 gr.

Bez dobrych dróg niema turystyki!

turystyka, podróże, komunikacja, uzdrowiska, przemysł turystyczny, hotelarstwo.

CIENIE KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ

DYR. ROMAN RUDNIEWSKI, Warszawa.
Wiceprezes Związku Właścicieli Przedsiębiorstw Samochodowych.

TRUDNOŚCI ROZWOJU KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ

Sieć dróg kolejowych w woj. Warszawskiem, t. j. w województwie na którego terenie znajduje się stolica, jest niezmiernie szczupła w stosunku do potrzeb komunikacyjnych. Rzeki na terenie województwa, a więc Wisła, Narew, Bug, etc., aczkolwiek spławne, jednak skutkiem nieuregulowania nie mogą służyć komunikacji tak, jak tego wymagają warunki. Pozostają drogi, które powinny być znakomitem uzupełnieniem tamtych dwu linij komunikacyjnych i pozostaje autobus, wzgl. samochód ciężarowy, który na drogach winien utrzymywać stałą, częstą i pewną komunikację. Wymagają tego więcej może niż gdzie indziej potrzeby gospodarcze województwa oraz względy wojskowe, wobec wzmożonej potrzeby komunikacji ze stolicą.

Już od 6 lat rozwija się komunikacja autobusowa w woj. Warszawskiem i doszła ona w r. 1930 do bardzo pięknego rozkwitu. Po wszystkich drogach województwa widzieliśmy krążące często autobusy i samochody ciężarowe, wypełnione pasażerami oraz towarami. Od r. 1932 jednak zaczyna się zanik tej komunikacji, na co składa się szereg przyczyn.

Najważniejszą z nich jest brak rentowności eksploatacji samochodowej, powodujący brak zainteresowania kapitału tą dziedziną.

Co się na to złożyło? W pierwszym rzędzie — osławiony państwowy fundusz drogowy, który z jednej strony opodatkował przedsiębiorstwa komunikacyjne do wysokości niespotykanej, z drugiej zaś stał się przyczyną zupełnego zaniedbania dróg. Dziwnie może brzmi ta teza, niestety jednak w całem swem brzmieniu jest ona prawdziwa. O ile przed wprowadzeniem tego funduszu stała dotacja Ministerstwa Skarbu, udzielana Min. Komunikacji, zapewniała konserwowanie dróg, a nawet skromną ich rozbudowę, o tyle państwowy fundusz drogowy, opierający swą podstawę na z gruntu fałszywych obliczeniach, tak dalece zawiódł, że nawet zdarzało się, że służby drogowej nie było czem opłacić, pomijając już zakup materjałów drogowych, utrzymanie maszyn, etc.

Drugą przyczyną upadku komunikacji autobusowej były właśnie te złe drogi, które zbyt szybko niszczyły pojazdy, tak, że właściciele ich nie mieli za co utrzymywać swój tabor w stanie sprawności.

Trzecią wreszcie przyczyną była sprawa samego taboru. Dwie tylko marki samochodowe, t. zw. wyrobu krajowego, uzyskały prawo obywatelstwa jako samochody „polskie", uprzywilejowane i te tylko zezwalano rejestrować jako pojazdy mechaniczne, służące dla przewozu zarobkowego.

Tak postawiony monopol pociągnął, rzecz naturalna, za sobą niesłychanie wysokie ceny, które doszły do podwójnych w stosunku do cen, jakie za wozy tej samej wartości płaci Anglik, Francuz czy Niemiec w swoim kraju.

Czwartym wreszcie czynnikiem jest ogólna kontjunktura gospodarcza, wpływająca, jak wiadomo, na ogólne zmniejszenie się przewozów.

Nie możemy jednak stać na miejscu, nie możemy też hamować życia i jego potrzeb gospodarczych. Nowe zasady, opracowywane pod hasłem motoryzacji kraju, którym patronuje wiceminister inż. J. Piasecki, każą nam mieć wszelką nadzieję, że wszystko to, co powoduje zanik motoryzacji, zanik autobusu i samochodu ciężarowego na drogach, i czego skutkiem jest, że w dziedzinie pojazdów mechanicznych jesteśmy jednym z krajów pierwszych, ale... od końca, zostanie usunięte i że nastąpi tu zasadnicza zmiana.

Pierwsze jaskółki, będące zapowiedzią tej zmiany, ukazały się już. Opracowuje się obecnie pewne ulgi podatkowe, dalej w opracowaniu jest obniżenie cen samochodów produkcji krajowej, wreszcie przygotowuje się możliwości importu samochodów zagranicznych, montowanych w kraju, których ceny nie byłyby wyższe niż zagranicą. Czynione są również poważne starania o uzyskanie kredytów na przebudowę i rozbudowę sieci dróg.

Akcję unormowania komunikacji autobusowej i towarowej ześrodkował w swych rękach Związek Właścicieli Przedsiębiorstw Samochodowych woj. Warszawskiego, którego praca dała się wyraźnie poznać choćby w inicjatywie tworzenie większych spółek komunikacyjnych na miejsce dotychczasowych małych przedsiębiorstw, posiadających tylko po jednej jednostce.

Na każdy odcinek życia gospodarczego przychodzi kolej, jeżeli idzie o jego organizację i rozwój. Tak więc i sprawa komunikacji drogowej jest w tej chwili w przededniu uporządkowania i dalszej rozbudowy.

TRUMNY NA KOŁACH

W artykule dyr. R. Rudniewskiego zanalizowane zostały przyczyny, które doprowadziły nasz przemysł autobusowy do obecnego katastrofalnego stanu. Zamieszczony poniżej artykuł, nadesłany nam przez jednego z naszych czytelników, ilustruje stan bezpieczeństwa podróży autobusowej w wozach, doprowadzonych do ruiny wskutek przyczyn, wyszczególnionych przez dyr. R. Rudniewskiego. Sądzimy, że znamienna wymowa poniższego artykułu może być jednym z ważkich argumentów, przemawiających na rzecz jaknajszybszego usunięcia przyczyn, które z autobusów utworzyły „trumny na kołach".

Redakcja.

Autobusy, które w całym świecie odgrywają dziś rolę masowego środka komunikacji, zajmującego miejsce tuż za kolejami żelaznemi, zaaklimatyzowały się u nas niezwykle szybko. Przechodziły one w Polsce niezliczone perypetje. Mordował je fundusz drogowy w swej poprzedniej formie, mordował stan szos, najwięcej jednak nadmierna eksploatacja przez właścicieli, zajeżdżających na złych szosach wozy do ostatniego tch…

Obecnie sytuacja się zmieniła. Posiadamy system koncesyjny, poszczególne linje oddawane sa do eksploatacji tylko jednemu przedsiębiorcy, Ministerstwo Komunikacji zaś roztoczyło swą opiekę nad eksploatacją linij prywatnych, obejmując jednocześnie gospodarkę we własnym zakresie na niektórych linjach.

Zdawałoby się, że w ten sposób sprawa autobusów została nareszcie uregulowana i że ten rodzaj transportu stanie nareszcie na wysokości zadania. Niestety, należy stwierdzić, że tak nie jest, a stan jaki się wytworzył szczególnie na mniejszych linjach, nie może być inaczej nazwany, jak hańbą 20 wieku.

Pomimo bowiem prekluzyjnego terminu zamiany dotychczasowych zużytych wozów na nowoczesne (co do których nasuwają się zresztą poważne wątpliwości ze względu na protekcyjną politykę w stosunku do nielicznych marek, wcale nie odpowiadających naszym potrzebom) tabor w większości przypadków nietylko nie uległ zmianie, ale, ze względów oszczędnościowych, przestał być remontowany wogóle i nie przedstawia przez się nic innego, jak trumny na kołach.

Wystarczy, jeszcze przed wyruszeniem takiego autobusu, przyjrzeć mu się, aby podróżnemu odeszła wszelka ochota do wyruszenia w drogę. Potrzaskane kierownice, powiązane sznurkami, wszystkie kable i druty poplątane i wyciągnięte na wierzch, karoserje od wewnątrz brudne, przepełnione o każdej porze roku tysiącami much, siedzenia powyginane, ze sterczącemi sprężynami, szyby w oknach posztukowane lub zwyczajnie potłuczone i niewprawione, okna nie otwierające się nigdy, o poobrywanych firankach. Tak wygląda nasz prywatny autobus na wewnątrz. O zewnętrznym wyglądzie takiego odrapańca lepiej wcale nie wspominać. Ogumowanie poniżej wszelkiej krytyki. Opony starte do płótna, dętki posklejane do niemożliwości. Nielepiej przedstawiają się pozostałe szczegóły ekwipunku, jak światło, sygnalizacja, bagażnik na dachu, stopnie, błotniki, etc. O motorze wogóle się nie mówi. Motory w tych autobusach jeżdżą już dziś tylko „na słowo honoru", są one bowiem tak zużyte, że nie można od nich wymagać dalszej pracy.

Skutki tego stanu autobusów dają się odczuwać na każdym kroku. Przedewszystkiem cierpi na tem bezpieczeństwo. Kilka ostatnich katastrof autobusowych dowiodło tragicznemi przykładami wiele są warte wozy, którym podróżni powierzają swoje życie. Punktualność kursowania zamienia się w jedną iluzję. Na krótkich nawet przestrzeniach autobusy kursują nieregularnie, zmuszone w drodze do częstych zmian opon i dętek i bezustannego poprawiania czegoś w motorach i oświetleniu. Rozkład jazdy staje się iluzorycznym, połączenia kolejowe tracą wszelką wartość.

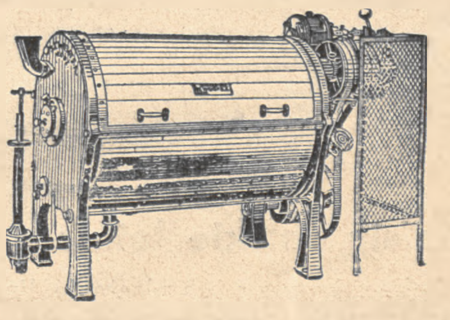
Nie mniejszą bolączką tych trumien na kołach jest stałe przepełnienie. Małe Fordy, ledwie dyszące ze starości i posiadające po 14 ciasnych miejsc, przyjmują 20 i więcej pasażerów. Ludzie ci gniotą się między ławkami nie mogąc nawet stać w pozycji wyprostowanej, gdyż wozy są niskie. Przy szoferze, na ławce obliczonej najwyżej na 2 osoby, siedzi zazwyczaj cztery, pomiędzy niemi zaś zawsze znajduje się jakiś policjant, który zresztą z reguły nie widzi przepełnienia autobusu, bo widzieć nie chce. Przepełniony wóz wyrusza, po drodze napełniając się jeszcze wiecej, gdyż w myśl przysłowia, autobus jest to taki wehikuł, do którego zmieści się z a w s z e jeszcze jedna osoba. Podróżny, który próbowałby protestować przeciwko przepełnieniu będzie odrazu w złej skórze, wystąpi bowiem przeciwko niemu solidarnie cały żywy „ładunek" autobusu, z konduktorem i szoferem na czele.

Nie twierdzimy, że opisywane przez nas stosunki panują na wszystkich linjach. Sprawiedliwość nakazuje przyznać, że większe przedsiębiorstwa, posiadajace po kilka przyzwoitych wozów, szanują swoją opinję oraz przepisy. Niestety jednak, tych większych przedsiebiorstwa posiadamy niewiele, i tylko na rentowniejszych linjach, gros zaś komunikacji autobusowej znajduje się w warunkach opisywanych.

Usunięcie tego stanu rzeczy jest kwestją palącą. Chodzi tutaj przecież o życie setek pasażerów, którzy codziennie jeżdżą trumnami na kołach, nie posiadając innych środków komunikacji i nie zdając sobie sprawy z niebezpieczeństwa, na jakie się narażają. Kilka większych katastrof, które mieliśmy w ostatnich czasach, wynikło w gruncie rzeczy nie z żadnego innego powodu tylko ze złego stanu maszyn i nadmiernej ich eksploatacji, co razem stworzyło warunki, w których można było wszystkiego się spodziewać.

Dlatego też wkroczenie w te sprawy jest już dzisiaj nie tyle obowiązkiem władz komunikacyjnych ile w ł a d z b e z p i e c z e ń s t w a.

A. A.





Turystyka polsko — niemiecka

Akcją wymiany turystów kieruje Ministerstwo Komunikacji, które stara się ruch turystyczny ująć w ten sposób, aby się stał podwaliną do możliwej w przyszłości umowy kompensacyjnej.

Wynikiem tej akcji jest to, że w dniach od 31.XI. do 7.XI. oraz od 3.XI. do 7.XI. bawić będą w Berlinie dwie rewanżowe wycieczki z Polski, w ilości ponad tysiąc osób, pociągiem popularnym.

W Niemczech zainteresowanie Polską, jako krajem turystycznym, jest znaczne, nietylko ze względu na walory naszych terenów narciarskich, do których ciąży duża połać Niemiec, lecz również ze względu na taniość Polski, przyciągającą turystów niemieckich.

W okresie od 1 stycznia do 30 września 1934 r. przybyło z Niemiec do Polski 11.559 turystów, wzamian za to zaś zorganizowano szereg wycieczek do Berlina.

V-ty rok istnienia

W dniu 1 stycznia 1935 r.

„WIADOMOŚCI TURYSTYCZNE"

rozpoczynają piąty rok istnienia.

Fakt ten zbiega się z tak znacznym wzrostem nakładu naszego pisma, że postanowiliśmy z tym dniem wprowadzić w życie obniżkę ceny.

To też od Nowego Roku cena pojedyńczego egzemplarza wynosić będzie

25 groszy

zaś cena prenumeraty wraz z przesyłką

rocznie — 5 zł.

półrocznie — 3 zł.

Niezależnie od normalnych numerów dwutygodnika w dotychczasowym formacie, prenumeratorzy otrzymują

BEZPŁATNIE

numery specjalne w formacie albumowym, o kilkudziesięciu stronach druku, bogato ilustrowane, poświęcone poszczególnym województwom, terytorjom, specjalnym zagadnieniom i sezonom.

Pozatem wprowadzamy z dniem dzisiejszym

BEZPŁATNĄ PRENUMERATĘ

do końca bież. roku dla wszystkich, którzy zaprenumerują „Wiadomości Turystyczne" na rok 1935 i wpłacą całoroczną prenumeratę przed upływem roku bieżącego.

Prenumeratę wpłacać można przez wszystkie urzędy pocztowe bez kosztów przekazu na blankietach niebieskiego koloru (przekazy rozrachunkowe), za pośrednictwem listonoszów, oraz przez P. K. O. na konto Nr. 9389 „Wydawnictwo Wiadomości Turystyczne".

Adres Redakcji i Administracji.

WARSZAWA, WILCZA 6

tel. 8.83-84

UWAGA: W Warszawie na telefoniczne zgłoszenie delegujemy inkasenta po odbiór prenumeraty.

WAŻNE INWESTYCJE

Otwarcie linji Zebrzydowice—Cieszyn

Zgodnie z zapowiedzią, w dniu 10 b. m. dokonane zostało otwarcie nowej linji kolejowej Zebrzydowice-Cieszyn. Z rana przybył do Zebrzydowic specjalny reprezentacyjny pociąg, którym na uroczystość otwarcia tej linji przyjechali: wiceminister komun. inż. Bobkowski z Warszawy, wojewoda Grażyński z gronem naczelników wojewódzkich, wicemarszałek Sejmu Śląskiego Kędzior z licznem gronem posłów śląskich, członkowie Rady wojewódzkiej, reprezentanci krakowskiej i katowickiej dyrekcji kolei z prezesem Grosserem z Katowic oraz wiceprezesem d-rem Chanem z Krakowa, ks. biskup sufragan dr. Bromboszcz, wreszcie przedstawiciele prasy.

Na pięknie udekorowanym dworcu w Zebrzydowicach zebrały się tłumy publiczności. Przybyłego wiceministra Bobkowskiego i wojewodę d-ra Grażyńskiego powitał starosta cieszyński p. Plackowski, p. Sikorowa z Zebrzydowic imieniem Tow. Polek wręczyła przybyłym dygnitarzom wiązanki kwiatów. Następnie wiceminister Bobkowski i wojewoda dr. Grażyński przeszli przed frontem kompanji honorowych kolejowego P. W., Strzelca, Powstańców, rezerwistów i strażaków, poczem przemówił jako pierwszy starosta Plackowski, dziękując imieniem ludności Śląska Cieszyńskiego za wyjątkową i troskliwą opiekę, jakiej doznaje Ziemia Cieszyńska, ze strony władz polskich.

Z kolei ks. biskup-sufragan dr. Bromboszcz przemówił do zebranych, poczem dokonał aktu poświęcenia nowej linji kolejowej.

Wojewoda dr. Grażyński w pięknem dłuższem przemówieniu podkreślił, iż Święto Niepodległości 11 listopada czci Ziemia Śląska nietylko nabożeństwami, defiladami, pochodami i akademjami, lecz wynikami pozytywnej pracy. Dowodem tego jest dzisiejsza uroczystość poświecenia nowej kolei, która w przyszłości odegra ogromną rolę w wysyłce węgla śląskiego do krajów południowych. W okolicy Pogwizdowa i Marklowic znajdują się bogate pokłady węgla koksującego. Nie jest więc wykluczone, że w przyszłości rozwinie się tam olbrzymi przemysł węglowy i Cieszyn stanie się ośrodkiem nowego zagłębia węglowego.

Wicemin. Bobkowski przeciął wstęgę, dokonując otwarcia nowej linji kolejowej, poczem złożył gorące podziękowanie woj. Grażyńskiemu oraz ludności Śląska za tak wspaniałe dzieło, jakiem jest nowa linja, która wzbogaci polską sieć kolejową.

Po obiedzie o godz. 3-ciej popoł. reprezentacyjny pociąg odjechał z powrotem do Katowic. Otwarcie nowej linji było wielką uroczystością dla ubogiej ludności małorolnej, zamieszkałej w okolicy, przez którą nowa linja kolejowa przechodzi. Znaczenie tej linji uwydatni się dopiero w przyszłym roku, kiedy będzie uruchomiony dalszy jej odcinek Zebrzydowice-Moszczenica.

Toruń otrzymał nowy most

Ruch kołowy przez Wisłę w Toruniu odbywał się dotychczas po moście drogowo-kolejowym, a wobec wzmożonego ruchu tranzytowego wypłynęła konieczność zainstalowania drugiego toru kolejowego zamiast jezdni drogowej. W związku z tem zainicjowana została budowa mostu przeznaczonego wyłącznie dla ruchu drogowego.

Ponieważ sprawa budowy nowego mostu drogowego natrafiła na znaczne trudności natury finansowej, powstała myśl przeniesienia do Torunia 8-iu przęseł istniejącego w Opaleniu mostu kolejowego i przystosowania go wyłącznie do ruchu drogowego. Most w Opaleniu, wykończony w 1909 r. był jednym z ostatnich mostów zbudowanych przed wojną światową przez Niemców.

W 1928 r. przystapiono do rozbiórki ustroju niosącego most w Opaleniu. W tym samym roku przystąpiono do budowy filarów mostu w Toruniu. Trzy filary rzeczne zostały ufundowane na kesonach żelaznych, pozostałe na kesonach żelbetowych. Największa głębokość opuszczenia kesonu wynosiła 16 m. poniżej wody normalnej. Przyczółki mostu, posadowiono na palach systemu Raymonda Jako licówka do wszystkich podpór użyty został kamień otrzymany z rozbiórki mostu w Opaleniu.

Roboty powyższe ukończono w lipcu 1930 r.

W r. 1929 przystąpiono do montażu przęseł nowego mostu w liczbie 8.

Środkiem jezdni przeprowadzono 2 tory tramwajowe, łączące miasto z głównym dworcem kolejowym.

Ogólny koszt mostu wynosi 14.500.000 zł. w tem udział miasta 1.900.000 zł., roboty kredytowane 1.000.000 zł.

Budową mostu kierował komitet pod przewodnictwem naczelnika wydziału komunikacyjno-budowlanego Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego inż. K. Maćkowskiego.

Kierownikiem budowy był inż. Edward Widugier, zastępcą inż. Stefan Zagrodzki.

Jak rozwinie się polskie lotnictwo komunikacyjne w r. 1935 i 1936?

Przedstawiony Sejmowi wraz z preliminarzem budżetowym na rok 1935/36 plan gospodarczy przedsiębiorstw Ministerstwa Komunikacji zawiera niezmiernie ciekawe dane na temat szerokich planów rozwoju polskiego lotnictwa komunikacyjnego. W rubryce wydatków lotnictwa cywilnego przewidziana jest kwota 17,9 milj. zł., podczas gdy w latach 1932 oraz 1933 wydatki lotnictwa cywilnego wynosiły 11,2 milj. zł., a w 1934 r. 13,6 milj. zł. Największą pozycję wydatków w budżecie lotnictwa cywilnego stanowią subwencje na eksploatację linij lotniczych, subwencje dla instytucyj naukowych i stowarzyszeń lotniczych oraz wydatki na szkolenie fachowców lotniczych. Same tylko wydatki na cele wyszkoleniowe wynoszą 2,5 milj. zł. Pozatem na prace instytutu badań technicznych lotnictwa przewidziany jest 1,5 milj. zł. W dziedzinie komunikacyjnej żeglugi powietrznej przewiduje Ministerstwo Komunikacji utrzymanie w 1935 r. istniejących linij lotniczych, a więc: Warszawa--Gdańsk, Warszawa — Katowice, Warszawa — Kraków, Kraków — Brno — Wiedeń, Warszawa — Lwów Lwów — Bukarest — Sofja — Saloniki, Warszawa — Poznań — Berlin i Warszawa — Wilno — — Ryga — Tallin. — Oprócz tych linij o łącznej długości 4,770 km, przewiduje Ministerstwo Komunikacji uruchomienie nowej linji lotniczej Gdynia — Malmoe, która obsługiwana będzie przez hydroplany i połączy linje lotnicze polskie z siecią komunikacji cywilnej skandynawskiej, tworząc najprostsze połączenie krajów północnoeuropejskich z południowemi krajami bałkańskiemi. W dziedzinie inwestycyj przewidziane są w dziale cywilnej żeglugi powietrznej wydatki nadzwyczajne w kwocie 4,7 milj. zł. Z sumy tej Ministerstwo Komunikacji zamierza przedewszystkiem rozbudować urządzenia lotnicze w Gdyni, planując dokończenie dworca lotniczego gdyńskiego, wybudowanie hangaru, budowli warsztatowo-magazynowych, instalacji centralnego ogrzewania oraz budowy drogi dojazdowej do portu lotniczego w Gdyni. Rozbudowane będą również urządzenia radjostacji gdyńskiej. Szeroki jest — pozatem — plan rozbudowy urządzeń lotniczych w Wilnie, gdzie również lotnisko połączone będzie z miastem drogą dojazdową, dokończona będzie budowa radjostacji lotniczej i uporządkowany teren portu lotniczego.

Od Administracji

Od dnia 1 stycznia 1935 r. cena

prenumeraty i pojedyńczych egzemplarzy będzie obniżona o

40%

i wynosić będzie wraz z przesyłką pocztową:

rocznie — 5 zł.
półrocznie — 3 zł.
pojed. egzemplarz 25 gr.

WYBITNY HOTELARZ O TURYSTYCE MIĘDZYNARODOWEJ

P. Nils Trulsson ze Sztokholmu, członek Zarządu Międzynarodowego Związku Hotelarzy, wygłosił na zjeździe w Berlinie 3.X. r. b. przemówienie, w którem przedstawił stanowisko przemysłu hotelowego w kwestji międzynarodowej polityki turystycznej.

Ze względu na szerokie oraz interesujące ujęcie tego tematu, podajemy poniżej przemówienie p. Trulssona w obszernem streszczeniu.

Hotele są przedsiębiorstwami, które są odwiedzane przez przedstawicieli wszystkich ras i narodowości; przedsiebiorstwa te różnią się swym charakterem w różnych państwach, a często nawet w tem samem państwie. Są one jednak związane tysiącem nici ze swoją ojczyzną, rasą i obyczajami swego kraju, wskutek czego nie mogą nie solidaryzować się z prawami i tradycjami historycznemi swej ojczyzny.

Nawet hotele, prowadzone w wielkich miastach lub miejscowościach kuracyjnych o charakterze zupełnie międzynarodowym i posiadające klientelę wyłącznie międzynarodową, związane są jednak ze zwyczajami miejscowemi.

W rezultacie, pozornie — jeżeli chodzi o charakterystykę wielkiego hotelarstwa — rzuca się w oczy jakby pewna antynomja: z jednej strony hotelarze, jako obywatele poszczególnych państw. podlegają prawom swej ojczyzny i jej warunkom politycznym, gospodarczym i socjalnym; z drugiej zaś — będąc bardzo czynnym uczestnikiem międzynarodowych obrotów gospodarczych, przemysł hotelowy nie jest zależny wyłącznie od warunków gospodarczych, panujących w swojej ojczyźnie, lecz również od różnych niepisanych praw, których niezaprzeczalne istnienie wywiera nań wielki wpływ, zwłaszcza jeżeli chodzi o t u r y s t y k ę i handel wszechświatowy.

Od czasu, gdy w najbliższych zaraz latach po wielkiej wojnie rozpoczął się tak wielki rozwój turystyki, na przemysł hotelowy w każdym kraju zaczał wywierać wpływ nietylko przyjazd cudzoziemców do kraju, ale również i wyjazdy zagranicę swoich obywateli. Od tej chwili nikt już nie lekceważy znaczenia, jakie posiada dla gospodarki każdego państwa to, co nazywamy „eksportem niewidzialnym"; wszyscy, którzy podczas obecnego kryzysu z niepokojem patrzą na stały spadek obrotów handlowych, a co za tem idzie — i eksportu, rozumieją doskonale, jakie kapitalne znaczenie dla gospodarki każdego państwa posiada eksport.

Żaden kraj w Europie nie może zrezygnować z eksportu, gdyż nawet sytuacja geograficzna naszego kontynentu zniewala nas do stosowania takiego systemu ekonomicznego, przy którym każde państwo zmuszone jest nietylko eksportować swoje towary do innych państw oraz innych kontynentów, ale również zgodzić się na przyjmowanie eksportu innych państw. Średniowieczny system zamkniętej gospodarki, czyli t. zw. autarkji, bezpowrotnie zawalił się i częściowo obecnie ponawiane próby wkroczenia z powrotem na tę drogę już wykazały jego szkodliwość dla gospodarki na dłuższą metę.

Chociaż uznajemy prawo każdego państwa do regulowania swych warunków gospodarczych według własnych koncepcyj, to jednak praktyka ostatnich paru lat dowiodła, że w dziedzinie międzynarodowego handlu i międzynarodowej turystyki trzeba się liczyć z zasadą wzajemności, bez stosowania której międzynarodowym stosunkom grozi kompletna ruina. Równość praw i wymiana, oparta na wzajemności, są podstawowym warunkiem egzystencji, dobrobytu i rozwoju wszystkich narodów; gdy fundamenty się chwieją, budynkowi zagraża ruina, i ukazują się widma nieszczęść i nędzy.

Turystyka z natury swej opiera się na zasadzie „dawać i otrzymywać". W epokach kryzysów i wyjątkowych warunków gospodarczych — jakie właśnie obecnie przeżywamy — każde państwo ma prawo stosować u siebie wyjątkowe zarządzenia, których wymaga przedewszystkiem własne bezpieczeństwo i stabilizacja życia gospodarczego. Pewne środki, stosowane w polityce ekonomicznej, pod wpływem nieprzepartych konieczności, (co obserwujemy obecnie prawie we wszystkich państwach europejskich), muszą być przez nas uznawane, jeżeli zapatrywać się na nie ze stanowiska ochrony gospodarki danego państwa. Jednak leży również w interesie każdego państwa, aby przy stosowaniu tych wyjątkowych środków, nie wkraczać w dziedziny, które z samej swojej natury są sprawami o charakterze bardzo specyficznym i odrębnym.

Jeżeli chodzi o turystykę, nikt nie może odmówić żadnemu państwu prawa organizowania i rozwijania turystyki wewnętrznej i zagranicznej na swem terytorjum w sposób, jak uznaje dla siebie za wskazany. Ponieważ jednak turystyka zagraniczna w każdem państwie zależy również od zarządzeń, jakie są stosowane w państwach obcych, i rozwój jej można oprzeć tylko na zasadach wzajemności, przeto nie można nie uznawać jej międzynarodowego charakteru i stosować do niej większych restrykcyj, niż do innych branż handlu międzynarodowego.

Ze względu zatem na specjalny charakter tego działu gospodarki w każdem państwie, wprowadzenia doń zasad autarkji, czy to chodzi o wyjazdy swoich obywateli, czy o przyjazdy obcych, napotyka na przeszkody, gdyż żadne państwo nie może uciekać się do arbitralnego regulowania tych spraw, bez wywołania natychmiast retorsyj ze strony innych państw. Stosowanie wyjątkowych zarządzeń przez jedno państwo, wywołuje zaraz odpowiednie zarządzenia ze strony innych, w imię obrony swych interesów gospodarczych, co z kolei odbija się natychmiast na wzajemnych bilansach płatniczym i handlowym.

Turystykę międzynarodową możemy śmiało porównać do znanych w fizyce naczyń połączonych. Jeżeli otwory ich nie są niczem zakorkowane, płyn w każdem z nich utrzymuje się na równym poziomie, lecz naruszyć w czemkolwiek swobodna komunikację płynu między naczyniami i chcieć mi[...] utrzymać w nich jednakow[...] ziom, jest to walczyć z pods[...]wemi prawami fizyki.

Wiemy również, że w wielu państwach prowizoryczne restrykcje wywołane są przez specjalną politykę dewizową i pieniężną, ale te zagadnienia bardzo delikatnej natury nie powinny być rozstrzygane jednak bez współpracy i solidarności międzynarodowej i bez wzięcia pod uwagę kwestji wzajemności. Nigdy bowiem nie rozwiąże się tych trudności, gdy się próbuje w ten sposób osiągnąć jednostronne korzyści.

Orjentując się w tych zagadnieniach, mamy niepłonną nadzieję, że wszystkie państwa muszą doprowadzić do rozwiązania tego zagadnienia w sposób, odpowiadający prawom naturalnym i dbać będą o to, aby zasada wzajemności była uznawana przez wszystkie rządy, gdyż zagadnienie turystyki międzynarodowej posiada kolosalne znaczenie gospodarcze absolutnie dla wszystkich państw. Przyznajemy, że dalecy jeszcze jesteśmy od wprowadzenia w czyn głoszonych przez nas haseł. Dzięki istnieniu między różnemi państwami konwencyj polityczno-ekonomicznych, do których mogą również przystąpić inne państwa, możnaby uzupełnić je specjalnemi porozumieniami, obejmującemi kwestje turystyczne; chodzi bowiem w pierwszym rzędzie o to, aby w związku z ograniczeniami dewizowemi, państwa zrobiły pewne wyjątki dla turystów, pozostawiając im pewną marżę, dość giętką, aby zapewnić rozwój turystyki zagranicznej nawet w obecnym czasie.

Jesteśmy przekonani, że można znaleźć środki, prowadzące do celu i nie przynoszące żadnej szkody gospodarce państwowej.

Jest rzeczą już powszechnie znaną, że w rozwoju turystyki nie jest zainteresowany wyłącznie przemysł hotelowy i pensjonatowy. Jak wykazują statystyki we wszystkich państwach, poważne zyski z turystyki międzynarodowej ciągną różne gałęzie handlu i gospodarki publicznej; koleje oraz inne środki komunikacji, zakłady gastronomiczne i rozrywkowe, poczta, telegraf i telefon, i różne branże przemysłów t. zw. turystycznych.

Ożywienie turystyki międzynarodowej podniesie dobrobyt w wielu ośrodkach; trzeba tylko, aby każdy przyczyniał się w miarę możności do tego ożywienia. Rządy poszczególnych państw powinny wejść na tę drogę, gdyż jeżeli dobrobyt w nich zależy od najrozmaitszych czynników, to między temi ostatniemi bezwzględnie poważną rolę odgrywa turystyka międzynarodowa. Ożywienie jej wpłynie również dodatnio na ożywienie gospodarcze w całym świecie.

PROF. O. J. SCHMIDT. 4

BADANIA ARKTYKI I UNJA SOWIECKA

(Odczyt wygłoszony na Międzynarodowym Kongresie Geografów w Warszawie)*).

MORZE KARSKIE

Badania morza Karskiego przed rewolucją (rosyjską 1917 r. — przyp. tłum.) nosiły charakter przypadkowy i epizodyczny. Stąd też wszystkie dane z dziedziny geografji fizycznej, fauny i flory i t. d. były bardzo niekompletne i schematyczne. Systematyczne badania tego basenu rozpoczęły się dopiero po rewolucji październikowej.

Poczynając od 1925 r. corocznie przeprowadza się poważne badania morza Karskiego na głównym okręcie „Ekspedycji Karskiej", podczas podróży do portów Obi i Jenisieja. Północna część morza Karskiego była zbadana po raz pierwszy w 1930 r. przez wyprawę naukową, która udała się pod kierownictwem prof. O. I. Schmidta na łamaczu lodów „Siedow", płynącym pod dowództwem kapitana W. I. Woronina. Płynąc z Ziemi Franciszka Józefa do Ziemi Północnej, wyprawa ta odkryła Ziemię Wiesego, na której wylądowano po raz pierwszy 14 sierpnia 1930 r. Istnienie i położenie geograficzne tej wyspy były przepowiedziane przez prof. Wiesego już w 1924 r.

Podczas naszej wyprawy na pokładzie „Sibiriakowa" okrążyliśmy Ziemię Północną od północy i dotarliśmy w ten sposób do północno-wschodniego wylotu morza Karskiego. W 1933 r. na morzu Karskiem pracowało 20 różnych ekspedycyj. Prof. Wiese, kierując ekspedycją na „Sibiriakowie", odkrył grupę wysp, które zostały nazwane wyspami Instytutu Arktycznego. W tymsamym roku ekspedycja na pokładzie „Czeluskina" odkryła wielką wyspę, która według wszelkiego prawdopodobieństwo jest wyspą Samotności, znaną z dzieł geograficznych już od 1872 r., lecz położoną — według dotychczasowych map geograficznych — o 50 mil dalej na wschód, niż jest w rzeczywistości.

NOWA ZIEMIA

Dwie wielkie wyspy, tworzące razem Nową Ziemię. były odwiedzane przez myśliwych i rybaków rosyjskich znacznie wcześniej, niż rozpoczęły się tam naukowe poszukiwania.

Szczegółowo opracowana mapa wybrzeży Nowej Ziemi została wydana już za czasów ustroju sowieckiego, również w ostatniem dziesięcioleciu na terytorjum Nowej Ziemi zostały przeprowadzone interesujące badania.

Począwszy od 1923 r. na Nowej Ziemi poważne prace przeprowadził R. L. Samojłowicz, który opłynął ją na maleńkim statku. Należy również wspomnieć o pracach M. M. Jermołajewa i grupy współpracowników Instytutu Arktycznego. Używając jako bazy założonej niedawno stacji Ruskaja Gawań (Port rosyjski), wyprawa Jermołajewa zbadała gruntownie lodowce na Nowej Ziemi, przeprowadziwszy szczegółowe pomiary grubości powłoki lodowej. W obecnej chwili Instytut Arktyczny opracowuje szczegółową mapę hipsometryczną i geologiczną Nowej Ziemi.

ZIEMIA PÓŁNOCNA

Ta grupa wysp została odkryta w 1913 r. przez Wilkickiego, który powracając ze wschodu, znalazł je na swej drodze od strony południowo-wschodniej i wniósł na chybił trafił na mapę część ich wschodnią. Gruntowne badania tej grupy wysp rozpoczęły się dopiero w 1930 r. W tym właśnie czasie po raz pierwszy przepłynęliśmy na łamaczu lodów „Siedow" morze Karskie i wylądowaliśmy na zachodnim wybrzeżu Ziemi Północnej gdzie na wyspie, nazwanej przez nas Wyspą Kamieniewa, założyliśmy stację naukową, zaopatrzoną w aparat radjotelegraficzny. Na stacji tej pozostało na zimę czterech naszych współpracowników pod kierownictwem znanego badacza krajów polarnych G. A. Uszakowa i geologa N. N. Urwancewa. Ci pierwsi i jedyni mieszkańcy Ziemi Północnej dokonali tam pracy wyjątkowej wagi. W ciągu dwóch lat swego pobytu przejechali wzdłuż i wszerz wszystkie wyspy archipelagu na saniach, zaprzężonych w psy, i zbadali całkowicie linie ich pobrzeży.

Wykonanie tych prac dało możność wniesienia na mapę 36 tys. km. kw. powierzchni, zajmowanych przez archipelag Ziemi Północnej; pozatem sporządzona została na zasadzie odpowiednich studjów mapa geologiczna oraz oznaczone zostały punkty astronomiczne. W ten sposób badania Ziemi Północnej zostały w ogólnych zarysach ukończone.

Stacja na Wyspie Kamieniewa funkcjonuje do dziś; w 1933 personel stacji został zluzowany przez nową grupę, na czele której stanęła Nina Pietrowna Demme, pierwsza kobieta na podobnem stanowisku. W roku bież. założona została nowa stacja w pobliżu cieśniny Wilkickiego, a to celem przeprowadzenia bardziej szczegółowych prac geologicznych w tym rejonie, ciekawym ze względu na swą strukturę i pokłady kopalin.

WYSPY NOWEJ SYBERJI

Szczegółowe badania tych wysp rozpoczęły się w 1928 r., gdy wyprawa Akademji Naukowej pod kierownictwem N. N. Piniegina przezimowała na wyspie Balszoj Lachowskij. Prace tej wyprawy były ogłoszone drukiem w dwóch wielkich tomach.

Założona przez wyprawę Piniegina stacja funkcjonuje w dalszym ciągu, przeprowadzajac m. in. specjalne studja nad skamieniałemi lodowcami. W roku bież. założona została jeszcze stacja na wyspie Kotiolnyj.

WYSPA WRANGLA

Badania tej wyspy rozpoczęły się dopiero w 1924 r., gdy hydrograf Dawydow ustalił na niej kilka punktów astronomicznych. W 1927 r. osadzono na niej na stałe całą kolonję eskimosów, przy pomocy których grupa uczonych, na czele z G. A. Uszakowym, w ciągu trzech lat przeprowadziła bardzo poważne studja naukowe. Od 1929 r. studja te są kontynuowane pod kierownictwem Miniejewa. W ciągu ostatnich paru lat wyspę Wrangla odwiedziły kilkakrotnie wyprawy na aeroplanach. Geodeta Saliczew sporządził mapę tej wyspy w skali 1 : 1.000.000.

BADANIA NA KONTYNENCIE

Jeżeli chodzi o różnorodne badania przedsiębrane w północnych częściach kontynentów europejskiego i azjatyckiego, na granicy Arktyki, to nie będę mówił o szczegółowych i bogatych w rezultaty pracach na półwyspie Kola, gdyż choć regjon ten geograficznte należy do Arktyki, to jednak dziś posiada on stałe połączenie kolejowe z centrum państwa i jest już zdobyty dla kultury.

Z innych poważnych prac zasługują na wzmiankę studja geologiczne, przeprowadzone przez Akademję Nauk i inne organizacje w dorzeczu rzeki Peczory i na północnym Uralu oraz na półwyspie Tajmyrskim i północnych częściach kraju Jakutów. Badania geologiczne w tych okolicach pozwoliłyby na określenie miejsc, w których w najbliższych latach będzie mogła rozpocząć się prawidłowa eksploatacja bogatych pokładów różnych kopalin.

Bardzo poważne prace hydrograficzne wykonane zostały na morzu Karskiem przez specjalną wyprawę, która udała się tam na pokładzie szkunera „Bieługa". Statek ten w powrotnej drodze zatonął, jednak cała załoga wraz z członkami wyprawy oraz materjałami naukowemi została uratowana.

Rezultaty wszystkich wymienionych przez nas wypraw dały możność wydać w 1933 r. mapę morską północnej części morza Karskiego. Jednakże jest jeszcze dużo do zrobienia w tej strefie i zapewne można tam odkryć jeszcze niejedną wyspę. Instytut Arktyczny przygotowuje szereg monografij poświęconych morzu Karskiemu i przedstawiających rezultaty prac dokonanych przez liczne wyprawy w ostatnich czasach.

MORZE ŁAPTIEWA I MORZE WSCHODNIO - SYBERYJSKIE

Morza te były badane tylko od strony południowej przez wyprawy geograficzne, które przeprowadzały badania na pobrzeżach.

(D. c. w nast. n-rze).

*) *(Patrz Nr. 21).*

POŚWIĘCENIE NOWEJ SIEDZIBY P. T. K. W WARSZAWIE

[W] dniu 7 listopada r. b. odbyła [się w] Polskiem Towarzystwie Kra[joznaw]czem uroczystość poświęce[nia n]owego własnego lokalu przy [Now]y Świat 19 m. 3.

[Uro]czystość zaszczyciili swoją [obec]nością seniorzy P. T. K. pp. Aleksander Janowski, Kazimierz Kulwieć i Mikołaj Wisznicki, oraz członkowie Zarządu Głównego z v.-prezesem Patkowskim na czele, członkowie Zarządu Oddz. Warsz. i tłumnie przybyli członkowie Towarzystwa.

Uroczystość zagaił Prezes Oddz. Warsz. P. T. K. p. J. Kołodziejczyk, przypominając zebranym w krótkich słowach gdzie i jaką przez ubiegłe 28 lat Towarzystwo posiadało siedzibę, w bardzo serdecznych słowach wyraził podziękowanie wszystkim obecnym za tak liczne wzięcie udziału w uroczystości i wyraził nadzieję, że obecny lokal w dużej mierze przyczyni się do wzrostu zainteresowania pracami Towarzystwa i do towarzyskiego zbliżenia się członków.

Następnie długoletni członek P. T. K. Ks. Prałat Stanisław Kuczyński, po krótkiem przemówieniu, wyrażającem nadzieję, że niedługo Towarzystwo dojdzie do siedziby we własnym domu, dokonał poświęcenia całego lokalu, poczem zgromadzeni wysłuchali inauguracyjnego odczytu p. t. „Gdynia — miasto przyszłości", wygłoszonego przez prezesa honorowego P.T.K. p. A. Janowskiego.

Nowy lokal mieści prócz pokoi zarządu i biura, redakcję Słownika Geograficznego Państwa Polskiego i mies. „Ziemia", bibljotekę krajoznawczą (jedyną w Polsce) liczącą około 10.000 dzieł, zbiory fotograficzne, salę odczytową z pokojem klubowym i t. p.

ECHA KONFERENCJI ODDZIAŁÓW ZACHODNICH P. T. K. W BYDGOSZCZY

Od pp. woj. St. Moskalewskiego i prof. J. Kilarskiego z Poznania otrzymujemy pismo, w którem autorzy zaznaczaja w związku z konferencją bydgoską, że nie była ona organizowana pod hasłem niezadowolenia z działalności Zarządu Głównego, i że celem jej było omówienie bieżących spraw oddziałów P. T. K. na Pomorzu, Kujawach i w Wielkopolsce oraz ew. powołania stałej komisji porozumiewawczej do załatwienia spraw organizacyjnych. W czasie konferencji radzono również o ewentualnem utworzeniu większego okręgu regjonalnego, w myśl art. 51 statutu P. T. K., oraz wybrano komisję, której poruczono zbadanie opinji zainteresowanych oddziałów i przygotowanie sprawozdania na zjazd, który ma przedstawić swe wnioski Zarządowi Głównemu P. T. K. w Warszawie.

Zamieszczając niniejsze uzupełnienia naszego sprawozdania (Nr. 20 W. T.) zaznaczamy jednocześnie, iż informacje nasze nietylko pochodzą od naszego sprawozdawcy, ale że są one zgodne ze sprawozdaniami prasy pomorskiej, wśród której przedstawicieli znajdują się wybitni członkowie P. T. K., a więc osoby w zupełności zasługujace na zaufanie.

Witając z uznaniem wyjaśnienia, zakomunikowane nam przez tak wybitnych przedstawicieli ruchu turystycznego, jakimi są wymienieni powyżej panowie, nie możemy jednocześnie nie wyrazić zdziwienia, że Zarząd Główny P. T. K. nie zabrał w tej sprawie głosu.

Zjazd delegatów Podolskiego Tow. T.K.

Odbył się w Tarnopolu zjazd przewodniczących i delegatów oddziałów i kół Podolskiego Tow. Turystyczno - Krajoznawczego. W zjeździe wzięło udział 33 uczest-[illegible]

Po zagajeniu obrad zjazdu przez prezesa towarzystwa omówiono wyczerpująco sprawy organizacyjne, następnie zagadnienia finansowe. Uzgodniono zapatrywania w kwestji urządzenia obchodu 10-lecia istnienia Towarzystwa w r. 1935, rozważono sprawę ewentualnego połączenia z Polskiem Towarzystwem Krajoznawczem i ustalono plan działalności na najbliższy okres, zwłaszcza pod względem budowy schronisk i konserwacji zamków, pod względem wydawniczym, oraz innych potrzeb Towarzystwa.

Po zamknięciu zjazdu odbył się wspólny obiad w restauracji hotelu Polonia, poczem nastąpiło wyświetlenie w kinie „Palace" filmu propagandowego „Zwiedzajcie Podole" wraz z etnograficzną sceną dźwiękową „Wesele podolskie".

Z powziętych przez zjazd uchwał podajemy następujące:

W zakresie spraw organizacyjnych postanowiono podporządkować ściśle oddziały i koła Podolskiego Tow. Turystyczno - Krajoznawczego jednolitemu kierownictwu. Wezwano mniej czynne oddziały i koła do podjęcia pozytywnej działalności dla wspólnego dobra Towarzystwa, uchwalono ożywić działalność i zacieśnić łączność między oddziałami i kołami a zarządem centralnym, przez delegowanie przedstawicieli dla uzgodnienia pracy, w końcu, wobec tego, że ilość członków spadła znacznie z powodu odebrania zniżek kolejowych, uchwalono zwrócić się z przedstawieniem do właściwych czynników o przyznanie zniżek.

W zakresie spraw finansowych postanowiono przestrzegać ściśle postanowień statutu towarzystwa o przekazywaniu należności na rzecz centralnego zarządu na wspólne wydatki towarzystwa, leżące w interesie wszystkich oddziałów. Dalej ustalono, aby dla realizacji większych inwestycyj wszystkie oddziały współdziałały czynnie finansowo i propagandowo. Stwierdzono, że pomoc ze strony czynników centralnych i lokalnych jest minimalna, wobec czego postanowiono zwrócić się do władz państwowych, samorządowych i społeczeństwa z prośbą, względnie apelem o pomoc materjalną stosownie do realnych wyników działalności towarzystwa.

Ponieważ w 1935 r. przypada 10-lecie istnienia towarzystwa, uchwalono, celem utrwalenia tej rocznicy, przystąpić do konserwacji ruin zamku zbaraskiego, o ile sprawa darowizny zostanie załatwiona i uzgodniona ze Związkiem Oficerów Rezerwy.

Po omówieniu zagadnienia połączenia z Polskiem Towarzystwem Krajoznawczem ustalono wytyczne działalności towarzystwa mianowicie: wykończenie schronisk i konserwacja zamków, ewentualnie podjęcie robót zabezpieczających w Zbarażu, wydanie przewodników powiatowych przez pozostałe oddziały, które dotychczas nie posiadają publikacyj terenowych, wzmożenie akcji w kierunku ułatwienia pobytu turystom i udostępnienia terenu, wzmożenie akcji odczytowej w dziale historycznym i krajoznawczo - oświatowym, rozszerzenie propagandy i wydanie regulaminu prac oddziałów i kół towarzystwa.

CO ZDZIAŁAŁY ZACHODNIO-BESKIDZKIE ODDZIAŁY P. T. T.?

(W. Mil.) W ciągu ubiegłego sezonu letniego oddział Górnośląski Pol. Tow. Tatrzańskiego naprawił wydatnie znakowanie turystyczne w Beskidach Śląskich. Również oddział Bialski P. T. T. w grupie Wiślańskiej (Skrzyczne - Malinowska Skała) przeprowadził naprawę ścieżek i znaków, ustawiając 26 tablic drogowskazowych. W Beskidzie Małym ten sam oddział wyznakował barwą czerwoną szlak grzbietowy od Białej do Kocierza trasą ze Straconki przez Czupel, Groniczki, Hrobaczą Łąkę do Porąbki, skąd przez Żar, Cisownik na Kocierz (dalej szlak ten biegnie ku Leskowcowi i Skawcem). W ten sposób otrzymało się dalekobieżny szlak, przebiegający najciekawszemi szczytami i grzbietami Beskidu Małego. Umieszczono tam ponadto 22 tablice drogowskazowe. Szlak (dotychczas czerwono znakowany) przez dolinę Wielkiej Puszczy. jako posiadający charakter drugorzędny, został przemalowany na barwę zieloną.

Oddział Bielski P. T. T. wymalował barwą zieloną szlak z Kikuli przez Magórę — Jaworzynę — do Rycerki Górnej.

Oddział Babiogórski P. T. T. w Żywcu wykonał nowy szlak z Czerniawy Suchej przez Jałowiec, punkty 879, 870 i Kiczerę do połączenia na grzbiecie ze szlakiem Sucha — Zawoja. Trasa ta posiada wybitne znaczenie dla narciarzy. Ponadto dokonano naprawy szlaku graniowego na Babiej Górze, przecinając, gdzie zachodziła potrzeba, kosodrzewinę, zarastającą szlak na grani. W terenie babiogórskim ustawiono 6 nowych tablic orjentacyjnych.

Oddział P. T. T. w Jordanowie przystąpił do wytrasowania nowych szlaków, których malowanie rozpocznie się z wiosną 1935 r. Będą to szlaki: z Jordanowa przez Toporzysko — Małą Sidzinę na Policę, skąd przez osiedle Sucha Góra do Skawicy (projekt. znaki żółte); z Myślenic przez Poim — Zębalową — Stołową do Jordanowa (proj. znaki zielone): z Kalwarji — Lanckorony przez Palczę ku Osielcowi (barwa znaku nie wybrana).

Również w dziale schronisk wykonano niemało prac. Rozbudowę schroniska koła Wadowickiego P. T. T. na Leskowcu przeprowadzono w ten sposób, że otrzymano droga rozszerzenia budynku obszerną nową jadalnię: przewiduje się nadto rozbudowę werandy.

W schronisku Oddz. Babiogórskiego P. T. T. na Pilsku urządzono łazienkę, na Babiej Górze zaprowadzono wodociąg.

Najciekawszą dla rzesz turystycznych nowością będzie jednak niewątpliwie wiadomość o wykończającem się nowem schronisku oddz. Bielskiego P. T. T., postawionem w przepięknym punkcie widokowym i ośrodku znakomitych terenów narciarskich, pod szczytem Wielkiej Raczy. Bedzie ono czynne od początku grudnia, dając pomieszczenie na ok. 20 łóżkach i licznych siennikach w obszernej drewnianej budowli góralskiej (na kamiennej podmurówce).

Rozpoczęto również wstępne prace do wspólnej budowy schroniska na Policy przez oddziały P. T. T. w Jordanowie i Łodzi. Również oddział w Zagłębiu Dąbrowskiem wraz z kołem w Andrychowie rozpocznie niezadługo prace przygotowawcze do nabytej przez P. T. T. parceli na Kocierzu w Małym Beskidzie.

Widzimy więc, jak nawet w niesprzyjajacych okolicznościach gospodarczych dzisieiszej doby, rozwija się ruch oddziałów Pol. Tow. Tatrzańskiego w Beskidach Zachodnich, starających się usilnie rozszerzać gospodarkę turystyczną mimo braku pomocy zzewnątrz, własnemi siłami, wszędzie, gdzie tego wymagają rosnące wciąż potrzeby ruchu turystycznego i narciarskiego w górach.

Związek Propagandy Turystyki pow. Rawskiego

W dniu 10 listopada r. b. odbyło się w Rawie Mazowieckiej zebranie organizacyjne Zw. Propagandy Turystyki pow. Rawskiego założonego z inicjatywy starosty d-ra E. Rogawskiego oraz red. inż. J. Płokarza.

Związek niebawem rozwinie intensywnie działalność, mającą na celu propagandę i organizację turystyki w pięknej ziemi Rawskiej, do której należą, jak wiadomo również Spała, Królowa Wola, N. Miasto n/Pilicą, etc. Nowopowstałemu związkowi należy życzyć jaknajlepszego rozwoju.

Związek Propagandy Turystyki Wilna i Wileńszczyzny

Z inicjatywy Wileńskiego Urzędu Wojewódzkiego, Zarządu Miejskiego m. Wilna oraz Izby Przemysłowo-Handlowej w Wilnie odbyło się dnia 30 października b. r. pod przewodnictwem prezydenta m. Wilna p. W. Maleszewskiego, posiedzenie informacyjne w sprawie organizacji Związku Propagandy Turystyki Wilna i Wileńszczyzny w obecności: delegata Urzędu Wojewódzkiego inż. Krukowskiego, delegata Dyrekcji P. K. P. w Wilnie, nacz. F. Łęskiego, delegatów Izby Przemysłowo-Handlowej pp.: dyr. A. Tańskiego i N. Kronika, delegata Izby Rolniczej, dyr. inż. J. Czerwińskiego, delegata Izby Rzemieślniczej — inż. T. Wolskiego, konserwatora i prezesa P. T. K., dr. St. Lorentza, p. Adama Krzemienia, prowadzącego z ramienia Wydziału Turystyki przy Ministerstwie Komunikacji propagandę Wilna i Wileńszczyzny i p. W. Ronczewskiego, kierownika oddziału „Orbis" w Wilnie.

Zebrani, po zaznajomieniu się ze statutem, ukonstytuowali się jako Komitet Organizacyjny Związku Propagandy Turystyki Wilna i Wileńszczyzny.

Ogólne zebranie organizacyjne uchwalono zwołać na 20 listopada b. r. Tymczasowy Sekretarjat Komitetu mieści się w lokalu Izby P.-H. w Wilnie.

ZAMACH NA JEZIORA WILEŃSKIE

(A. W.). Dowiadujemy się, że podobno poziom jeziora Dryświaty, drugiego co do wielkości w Polsce (po zniszczeniu jezior Snudy-Strustro), ma zostać obniżony. W ub. miesiącu na miejscu zjawiła się jakaś komisja, która oglądała szczegółowo jezioro.

Obniżenie poziomu jeziora Dryświaty jest rzeczą bardzo łatwą, ponieważ sztuczny kanał, przekopany od niego do jez. Obole, leżącego o 3 mtr. niżej jez. Dryświat, przecina młyn dryświacki, utrzymujący różnicę poziomu między dwoma jeziorami. Wystarczy otworzyć stawidła, a poziom jez. Dryświaty zrówna się z poziomem jez. Obole i następnych, obniżając się w ten sposób o 3 metry.

Jest rzeczą zrozumiałą, że tego rodzaju obniżenie spowoduje zgubę tego wspaniałego jeziora, zarówno pod względem krajoznawczym, turystycznym, jak i gospodarczym, ponieważ najcenniejsze gatunki ryb, m. in. sandacze, zostaną skazane na zagładę.

W dalszym ciągu dowiadujemy się, że dużo mniejsze, ale również bardzo piękne jeziora, Kań i Białe w pow. święciańskim mają być obniżone dlatego, że jakiś fantastyczny projektodawca proponuje urządzenie w nich tarlisk rybnych. Kto choć cokolwiek orjentuje się w gospodarstwie rybnem, ten zdaje sobie sprawę, że nigdy jezioro nie może być zamienione na tarlisko.

Bijemy na trwogę i zwracamy uwagę czynników miarodajnych, że podobne zaprzepaszczanie zabytków przyrody, jakiemi są niewątpliwie przepiękne jeziora wileńskie, jest rzeczą karygodną i może się bardzo szkodliwie odbić na przyszłym ruchu turystycznym i letniskowym na Wileńszczyźnie.

Imprezy zimowe w grudniu 1934 r.

data	miejscowość	impreza
3 — 23		Okręgowe mistrzostwa hokejowe w poszczególnych miejscowościach.
4	Sosnowiec Dąbr. Górn.	Święto Górników.
15	Zakopane	Otwarcie toru łyżwiarskiego i bobslejowego.
16	Lwów	Narciarski bieg sztafetowy 4 × 10 km, oraz 4 × 4 km. dla juniorów.
22 — 26	Sławsko-Łupków	Raid narciarski.
23	Brzuchowice k. Lw.	Bieg 12 km.
26	Zakopane	Konkurs skoków.
26	Rabka	Bieg sztafetowy 4 × 10 km.
26	Wisła	Otwarcie sezonu, bieg sztafetowy i konkurs skoków.
26	Szczawnica	Konkurs skoków.
26	Nowy Targ	Konkurs skoków.
26	Skoczów	Otwarcie skoczni i konkurs skoków.
26 — 28	Zakopane	Międzynarodowy turniej hokejowy o mistrzostwo Zakopanego.
26 — 1.I. 1935		Raid od Przełęczy Użockiej do Osmołody.
29	Krzemieniec	Bieg zjazdowy
29 — 30	Rabka	Zawody w biegach i skokach.
30	Zakopane	2-gi konkurs świąteczny skoków.
30	Nowy Targ	Konkurs skoków.
30	Wisła	Bieg ziazdowy i slalom.
30	Szczawntca	Bieg zjazdowy.
31	Zakopane	Bieg sztafetowy 4 × 10 km. o mistrzostwo Polski o puhar St. Fächera.
31	Zakopane, Polana Chochołowska.	Pogoń za lisem.
31 — 1.I. 1935	Sławsko	Zawody w kombinacji alpejskiej.
31	Skole	Zawody narciarskie Sokole Okręgu Stryjskiego.

Ograniczenia dewizowe w Niemczech

Jak już donosiliśmy, z dniem 1.X. r. b. weszło w życie w Niemczech rozporządzenie ministra gospodarki z dn. 29.IX, obniżające granicę sumy, dozwolonej do wywozu z Niemiec, do 10 marek. W związku z tem ukazała się potrzeba wprowadzenia daleko idących zmian w zarządzeniach, tyczących się wyjazdów z Niemiec zagranicę.

Aby zrozumieć, jak duże zmiany wywołało wspomniane rozporządzenie, należy wziąć pod uwagę, że do tego terminu można było w Niemczech nabywać dewizy na cele wyjazdu zagranicę do wysokości 200 mk. w stosunku jednego miesiąca pobytu zagranicą, bez specjalnego pozwolenia. Suma tych wolnych do wywozu 200 mk. składała się z 50 mk. w gotówce (w walucie niemieckiej lub obcej) oraz 150 mk. w walucie zagranicznej bezgotówkowej, t. j. w czekach bankowych lub listach kredytowych. Sumy te nie podlegały żadnej kontroli, lecz odnotowywano je poprostu na paszporcie. Bez specjalnego pozwolenia można było wywozić większe sumy do tych państw, z któremi Niemcy zawarły specjalne porozumienia.

Ostatnie rozporządzenie normuje sprawę wywozu pieniędzy z Niemiec w następujący sposób:

1) zasadniczo wolno wywieść jednorazowo na 1 osobę 10 mk.

2) specjalne porozumienia z poszczególnemi państwami co do prawa wywozu większych sum pozostają w sile.

3) w wyjątkowych wypadkach dozwolony jest wywóz dodatkowych 50 mk. w gotówce, w walucie niemieckiej lub zagranicznej. Konieczność i ważność wyjazdu w takich wypadkach muszą stwierdzić miejscowe organy policyjne i uwidocznić to przez odpowiednią adnotację na paszporcie. Wykorzystanie tego zaświadczenia oraz przekroczenie granicy musi nastąpić w ciągu tygodnia od daty zaświadczenia. Dozwolone jest kilkakrotne wykorzystanie takich zaświadczeń w ciągu jednego miesiąca. Zaświadczenie takie jest jednakże niepotrzebne w stosunku do krajów, z któremi zawarto specjalne porozumienie oraz o ile dodatkowe sumy wykorzystane zostały jako pośrednie przekazy pieniężne. Lecz i w tych wypadkach dozwolony jest wywóz dalszych 50 mk., o ile czyni się zadość przepisom. Zaświadczenie nagłości wyjazdu, wydawane przez policję, może być zastąpione przez adnotację instytucji, przydzielającej walutę (biuro podróży lub bank).

4) Powyższe dotyczy tylko wyjazdów dla celów wypoczynkowych względnie kuracyjnych i nie odnosi się do wyjazdów w celach gospodarczych. Przy tych ostatnich pozostają w mocy dotychczasowe przepisy t. j. zakup dewiz uzależniony jest od otrzymania zezwolenia. Tylko w wyjątkowych wypadkach można wywieść razem 60 mk. przy zaświadczeniu ze strony policji.

5) Przy normalnych wyjazdach możliwy jest wywóz następujących sum:

	Ogólnie dozwolona granica	Specjalne porozumienie co do wysokości	Pozatem bez specjalnego zaświadczenia nagłości przez policję
Austrja	10.—	500.—	50.—
Czechosłowacja	10.—	500.—	50.—
Gdańsk	10.—	300.—	50.—
Jugosławja	10.—	500.—	50.—
Szwajcarja	10.—	500.—	50.—
Włochy	10.—	500.—	50.—

W razie, gdyby przygotowanie dodatkowych dewiz w wymienionych krajach okazało się niemożliwe ze względów bodaj przejściowych trudności, staje się również niedozwolony wywóz dodatkowych marek 50.—.

Dla wszystkich innych krajów:

Ogólnie dozwolona granica	Przy zaświadczeniu nagłości wypadku przez organa policyjne
mk. 10.—	mk. 50.—

6) W żadnym wypadku nie wydaje się dla wyjazdów w celach ogólnych (a więc również i w wypadkach choroby) zezwoleń na wywóz sum wyższych od wymienionych, chyba że żądana suma jest niewspółmiernie niska w stosunku do zagrożonych wartości osobistych lub kulturalnych.

7) Nowe rozporządzenie dotyczy, jak i wszystkie zarządzenia dewizowe, wszystkich, którzy stale zamieszkują w Niemczech. Cudziemcy oraz bezpańskowi, stale zamieszkujący w Niemczech, podlegają również temu rozporządzeniu. Przepisy te nie dotyczą jednak obywateli niemieckich, stale zamieszkałych zagranicą.

Walka z kompromitacją Warszawy

Komisarjat Rządu wypowiedział walkę wszelkim wydawnictwom, nie odpowiadającym wymaganiom, które coraz liczniej ukazują się na rynku, docierając z racji swego charakteru do rąk przyjeżdżających do Warszawy turystów, a co gorsza cudzoziemców.

Jak stwierdzono bowiem wiele informatorów, planów miasta i t. p., obliczonych przeważnie na doraźny zysk z ogłoszeń, pomijając już zewnętrzną ich szatę, zredagowano w sposób fatalny, tak pod względem informacyjnym, jak i językowym, jeśli chodzi o wydawnictwa przeznaczone dla cudzoziemców.

Komisarjat Rządu skonfiskował już informator „Hawu", obecnie badane sa inne wydawnictwa, które zamiast przyczyniać się do skutecznej propagandy stolicy, kompromitują ją tylko.

Ponieważ akcja Komisarjatu Rządu jest bardzo ważnym przyczynkiem do racjonalnego przysposobienia stolicy pod względem turystycznym, Związek Propagandy Turystycznej m. st. Warszawy wystąpił z nową inicjatywą, organizując w swem biurze specjalny dział udzielania porad przy wydawaniu przez wydawców wszelkiego rodzaju przewodników, prospektów, planów miasta i t. p. w odniesieniu do Warszawy. Posiadane przez Związek archiwum, ciągle uzupełniane, oraz dane informacyjne wyświadczą duże usługi przy opracowywaniu tego rodzaju wydawnictw, dając gwarancję wysokiego poziomu tak pod względem literackim, jak informacyjnym.

Oprócz tego Związek Propagandy Turystycznej, który zwrócił uwagę na złe przeważnie przekłady reklam, ogłoszeń, zawiadomień, menu restauracyjnych, przeznaczonych dla informacji cudzoziemców, przyjmować będzie do korekty lub samodzielnego opracowania wszelkie teksty z tej dziedziny, obfitujące dotychczas w fatalne błędy językowe, tak ujemne wrażenie wywołujące na cudzoziemskich gościach Warszawy. Równocześnie Związek, z uwagi na wszystkie wyżej wymienione braki, przyśpiesza ostateczne wykończenie popularnego przewodnika po Warszawie w 4 językach, prospektu informacyjnego, planu turystycznego miasta z tabelarycznym wykazem zabytków i godzinami ich zwiedzania oraz plakatu Warszawy.

Próbna jazda turystycznym wagonem motorowym

Ministerstwo Komunikacji nadsyła nam poniższe sprawozdanie:

„W dniu 3 b. m. p. minister komunikacji, inż. M. Butkiewicz, wiceministrowie, inż. J. Piasecki i inż. A. Bobkowski oraz przedstawiciele Ministerstwa Komunikacji, dyr. Warszawskiej i wytwórni odbyli jazdę próbna do Sochaczewa i z powrotem 4-osiowym wagonem motorowym, zbudowanym przez firmę Lilpop, Rau i Loewenstein w Warszawie.

Ciężar wagonu, posiadającego 73 miejsca do siedzenia, wynosi około 28,3 tonny.

Wagon jest wyposażony w dwa 100-konne silniki dieslowskie systemu Saurera, wykonane przez P. Z. Inż.

Wymieniony odcinek przejechano w 42 minuty z przeciętną szybkością techniczna około 78 km. na godzinę, gdyż przeznaczony on jest gonu ustalono na około 90 km. na godzinę. Szybkość największą wadla szlaków górskich, gdzie chodzi o pokonywanie dużych wzniesień.

Jednocześnie z wymienionym wagonem oglądano 2 inne, ustawione na Dworcu Głównym obok omawianego.

Pierwszy z nich, również budowy firmy Lilpop, jest wagonem 2-osiowym na 50 miejsc dla drugorzędnych linij bocznych, a drugi, przeznaczony dla ruchu dalekobieżnego, zbudowała firma H. Cegielski w Poznaniu, o którym podawano już swego czasu notatkę prasową".

WAŻNE DLA PODRÓŻUJĄCYCH ZAGRANICĘ.

Nowe prawo celne

W dniu 28 października weszło w życie nowe prawo celne, które powinien znać każdy przekraczający granicę.

Obowiązuje ono zarówno na obszarze Polski, jak i W. M. Gdańska.

Przytaczamy z niego wyjątki, mające zastosowanie do ruchu turystycznego i podróżniczego.

KTO JEST „PODRÓŻNYM“ WEDŁUG PRAWA CELNEGO?

Za podróżnych w rozumieniu przepisów celnych uważa się osoby, przekraczające granicę celną za dokumentami, upoważniającemi do podróży do obcych krajów; nie są podróżnymi osoby, przekraczający granicę za przepustkami granicznemi, kartkami cyrkulacyjnemi i innemi tego rodzaju dokumentami przewidzianemi w umowach o ruchu granicznym.

CO JEST PRZEDMIOTEM OSOBISTEGO UŻYTKU PODLEGAJĄCYM ZWOLNIENIU OD CŁA?

Do przedmiotów osobistego użytku, potrzebnych w czasie podróży i podlegających zwolnieniu od należytości celnych zalicza się przedewszystkiem: ubranie, bieliznę, obuwie, przybory toaletowe, poduszki, pledy, książki i inne przedmioty codziennego użytku. Pozatem mogą być zwolnione od należności celnych przewożone przez podróżnych do osobistego użytku: duże talje kart do gry bez opakowania, aparaty fotograficzne z jednem pudełkiem klisz do 24 sztuk lub jedną rolką błon fotograficznych, podróżne maszyny do pisania, wózki dla dzieci i do przewożenia chorych, ekwipunek turystyczny sprzęt sportowy, drobne instrumenty muzyczne, broń palna myśliwska i naboje do niej w ilości do 100 sztuk, krótka broń palna dla osobistego bezpieczeństwa z nabojami w ilości do 25 sztuk.

Przedmioty osobistego użytku podróżnych mogą być zwolnione od cła tylko w tym przypadku, jeżeli były przez podróżnego używane i posiadają ślady użycia. Jeżeli ze względu na ilość lub jakość wprowadzonych rzeczy podróżnego zachodzi potrzeba stwierdzenia zatrudnienia i stosunków podróżnego, urzędy celne mają prawo żądać okazania dokumentów podróży.

CO WOLNO PODRÓŻNEMU PRZEWIEŚĆ BEZ PODATKÓW I OPŁAT MONOPOLOWYCH

Podróżni mogą przewozić do własnego użytku bez cła i opłat monopolowych drobne ilości wyrobów tytoniowych a to: do 50 gr. tytoniu do palenia, 10 gr. tabaki, albo 50 sztuk papierosów lub 20 sztuk cygar. Następnie napoje spirytusowe w ilości nie przekraczającej ogółem jeden litr w butelkach odkorkowanych, dalej wino lub miód sycony w ilości jednego litra w butelkach odkorkowanych, dwa pudełka zapałek na osobę.

ZGŁASZANIE SIĘ PODRÓŻNYCH DO URZĘDU CELNEGO

Obowiązek zgłoszenia się do urzędu celnego istnieje dla osób zamierzających przekroczyć granicę celną również wówczas gdy nie mają ze sobą żadnych przedmiotów do odprawy. Podróżni obowiązani są przed rozpoczęciem rewizji celnej rozpakować i przygotować własnem staraniem bagaże w ten sposób, aby rewizja celna mogła się odbyć bez zwłoki i bez trudności. Podróżni powinni pokazać wszystkie przedmioty przewożone ze sobą, przyczem obowiązani są zgłosić do oclenia przedmioty nieprzeznaczone do ich osobistego użytku. Jeżeli chodzi o przedmioty przeznaczone do osobistego użytku, podróżny może zgłosić ustnie wniosek, aby urzędnik rewidujący określił które z tych przedmiotów podlegają ocleniu. Przedmioty za które podróży nie uiści przypadających opłat celnych, mogą być na wniosek ustny podróżnego przyjęte do tymczasowego przechowania w urzędzie celnym, a przechowanie to może trwać w przeciągu 3 miesięcy od daty przyjęcia.

REWIZJA OSOBISTA

Rewizja osobista osób może być przeprowadzona tylko na każdorazowe zarządzenie naczelnika urzędu celnego lub jego zastępcy. Jeżeli zajdzie konieczność przeprowadzenia rewizji osobistej, powinna ona być dokonana bez czynienia zbytniej przykrości osobom rewidowanym i bez obrażania ich godności osobistej. Kobietę może poddać rewizji osobistej tylko kobieta, a jeżeli zachodzi potrzeba obecności świadka przy rewizji kobiety, świadkiem tym może być również tylko kobieta. Przed dokonaniem rewizji należy wezwać podejrzaną osobę, aby dobrowolnie okazała ukryte towary.

SKUTKI NIEZAPŁACENIA OPŁAT CELNYCH

Towary od których należności celne nie zostały uiszczone w przepisanym okresie, podlegają sprzedaży w drodze przetargu. Sprzedaż towarów może być przez urząd celny odroczona na wniosek strony, złożony najpóźniej w przeddzień przetargu. Odroczenie sprzedaży nie może przekraczać okresu 6 miesięcy od daty, w której należności celne powinny być uiszczone, przyczem towary takie na czas odroczenia mogą być przechowywane w magazynach lub składach celnych.

MAŁY RUCH GRANICZNY

Na obszarze pasa granicznego przewidziane są specjalne ulgi i ułatwienia. Wedle tych to właściciele i użytkownicy gospodarstw rolnych, leśnych i rybnych, przeciętych lub oddzielonych granicą celną, a znajdujących się w pasie o szerokości 4 km od granicy mogą: przepędzać bez cła przez granicę celną zwierzęta domowe na pastwiska lub do prac na roli, przewozić bez cła mleko uzyskane z tych zwierząt oraz przychówek urodzony po drugiej stronie granicy, wreszcie przewozić bez cła maszyny i narzędzia potrzebne do wykonywania prac w gospodarstwie rolnem, leśnem lub rybnem.

Osoby stale zamieszkałe w pasie granicznym mogą: przewozić bez cła żywność w stanie gotowym do spożycia w ilości nie przekraczejącej jednodniowej normy, z wyłączeniem artykułów monopolowych; w przypadkach nagłej potrzeby przewozić bez cła lekarstwa i materjały opatrunkowe na podstawie recept lekarskich, przyczem recepta winna być oznaczona przez lekarza jako „bardzo pilna“, wreszcie przewozić bez cła przedmioty do naprawy, o ile są one przeznaczone do potrzeb własnego gospodarstwa.

DORAŹNA POMOC LEKARSKA I DUCHOWNA ORAZ RATOWNICZA

Duchowni i ich pomocnicy, lekarze, weterynarze i położne, śpieszący z doraźną pomocą w pasie granicznym mogą przekraczać granicę o każdej porze i najbliższą drogą. Przybory i instrumenty potrzebne do wykonania ich zawodu są wolne od cła pod warunkiem powrotnego ich przywozu. Środki lecznicze niezakazane do przywozu, materjały opatrunkowe i środki dezynfekcyjne, które przenoszą ze sobą lekarze, weterynarze i położne, celem bezpośredniego użycia przy niesieniu pomocy, są wolne od cła. Przedmioty te niezużyte powinny być z powrotem wywiezione przez granicę. Drużyny ratownicze straży pożarnej i kopalnianej, pociągi ratownicze, mogą dla niesienia pomocy w przypadkach pożaru i innych klęsk elementarnych, przekraczać granicę w każdem miejscu i w każdym czasie.

ZAŻALENIA OD POSTANOWIEŃ WŁADZ CELNYCH

Zażalenia na postanowienia lub zarządzenia urzędów celnych w sprawach stosowania taryfy celnej rozstrzyga w drugiej instancji Ministerstwo Skarbu. Zażalenia w sprawach stosowania przepisów celnych przez urzędy celne rozstrzyga w drugiej i ostatniej instancji właściwa terytorjalna Dyrekcja Ceł z wyjątkiem spraw zwolnienia od cła, które rozstrzyga ostatecznie Ministerstwo Skarbu. We wszystkich innych przypadkach zażalenia na postanowienia i zarządzenia rozstrzyga w drugiej instancji władza bezpośrednio wyższa. Koszta postępowania związane z zażaleniem ponosi strona, o ile zażalenie nie odniosło skutku.

Z Francji

DZIWNE LOSY MARMUROWEGO POSĄGU

Francuskie koła archeologiczne i artystyczne są ogromnie zainteresowane wykopaliskami, znalezionemi przez młodego uczonego Sapène, niedaleko od Saint Bertrand de Comminges, u podnóża Pirenejów w departamencie Haute Garonne.

Uczony ten znalazł całą serję posągów z I wieku, dłuta artystów greckich, wśród których na specjalne wyróżnienie zasługuje marmurowy wizerunek młodej niewolnicy, który jak przypuszczają, stanowił część wielkiej rzeźby, zatytułowanej „Wielkie trofea“.

Wszystkie znalezione rzeźby uległy częściowemu zniszczeniu, natomiast głowa młodej niewolnicy zakonserwowała się doskonale w skrytce z płyt marmurowych, ułożonej prawdopodobnie specjalnie w tym celu.

Wykopalisko znalezione przez Sapène'a zostało umieszczone w nowem Muzeum Saint Bertrand de Comminges, gdzie można podziwiać również wielką ilość rzeźb, wykopanych w okolicach.

Nowe muzeum to nowa atrakcja turystyczna Saint Bertrand de Comminges, miejscowości już dobrze znanej ze swych pięknych rzeźb w drzewie, znajdujących się w katedrze Notre Dame.

„SALON“ SAMOCHODOWY W PARYŻU

Doroczny „salon“ samochodowy w Paryżu miał miejsce w tym roku (poraz 28-my) w Grand Palais, od 4 do 13 października.

Niezależnie od wystawy nowych modeli i akcesoryj, wystawionych przez wszystkie niemal fabryki świata, wielkiem powodzeniem u publiczności zwiedzającej cieszył się retrospektywny pokaz wszystkich modeli samojazdów od najstarszego, zbudowanego w 1872 r., przez A. Bollée, prototypu „Obeissante“ („Posłuszny“), ważący 4000 kg. i pierwszego samochodu elektrycznego Jenatzy'ego.

Kronika krajowa

Nowe schroniska

W bieżącym roku powstało na Lubaniu koło Krościenka nad Dunajcem prywatne schronisko, z którego właścicielem zawarł Oddział Pol. Tow. Tatrzańskiego w Tarnowie umowę mocą której wzamian za dostarczone urządzenie do tego schroniska uzyskali członkowie Pol. Tow. Tatrzańskiego znaczne zniżki w noclegach oraz pierwszeństwo przy zajmowaniu tychże.

Do użytku turystów został oddany nowy schron drewniany na Borewce w paśmie Gorganów, u źródeł Łopusznej. Składa się on z dwóch izb mogących pomieścić około 30 osób, oraz z przybudówki dla stróża. Schron ten otwarty jest chwilowo tylko dla letniego ruchu turystycznego, gdyż w sezonie zimowym turyści będą korzystać ze starego schronu. Ceny w obu schronach są bardzo niskie, mianowicie członkowie Pol. Tow. Tatrzańskiego płacą 30 gr. za nocleg, nieczłonkowie 50 groszy, a harcerze i strzelcy 10 groszy.

Budowy tego pożytecznego punktu oparcia dla turystyki dokonało ruchliwie Koło Pol. Tow. Tatrzańskiego w Kałuszu.

Otwarcie sezonu

W niedzielę 11 b. m. nastąpiło w Polsce otwarcie sezonu hokejowego. Pierwszy mecz rozegrany na sztucznem lodowisku w Katowicach pomiedzy Cracovią a katowicką Pogonią zakończył się zdecydowanem zwycięstwem Cracovii 9 : 1 (3 : 0, 2 : 1, 4 : 0).

Cracovia wystąpiła w osłabionym składzie, mimo to wygrała łatwo i bez wysiłku.

Tanie przejazdy do Stanów Zjednoczonych

Wszystkie placówki Orbisu przyjmują zapisy i udzielają wyjaśnień w sprawie tanich, turystycznych podróży do Stanów Zjednoczonych w sezonie zimowym, t. j. pomiędzy 22.X. 34 a 30.IV. 35.

Turyści, zamierzający odwiedzić w powyższym czasie swych krewnych w Stanach Zjednoczonych, lub zwiedzić Stany, będą mogli nabywać okrężne bilety okrętowe ważne w obie strony (Gdynia - New York - Halifax - Gdynia) na przejazd klasą turystyczną lub kl. 3 po następujących cenach ulgowych: w klasie turystycznej $ 154.—, w kl. 3 $ 126.— Do cen powyższych dochodzi $ 8.— tytułem amerykańskiego podatku pogłównego (Head Tax) od osoby powyżej 16 lat, którą to kwotę przy wyjeździe ze Stanów Zjedn. otrzymuje się spowrotem.

Turyści korzystający z powyższych okrężnych biletów ulgowych mogą zatrzymać się w Stan. Zjedn. pełnych 15 dni (dni przyjazdu i odjazdu nie wlicza się), przyczem o ile pomiędzy 12 a 15 dniem przebywania turysty w Ameryce nie odchodzi z portu amerykańskiego okręt, na który ważny jest jego bilet turystyczny, to turyście przysługuje prawo dalszego pozostania w Stanach Zjednoczonych, aż do daty odjazdu najbliższego okrętu. Dzięki powyższemu zarządzeniu turyści korzystający z ulgowych biletów okrężnych, zakupywanych w Orbisie mogą przebywać w Stanach Zjednoczonych prawie cały miesiąc, a nawet i dłużej.

Turyści korzystający w omawianych ulgowych biletów okrężnych mają w czasie pobytu w Stanach Zjednoczonych całkowitą wolność ruchów tak, że mogą podróżować zupełnie dowolnie. O ileby przytem znalazła się odpowiednia ilość turystów, pragnących korzystać w Stanach ze zbiorowych wycieczek i podróży, to wycieczki takie będą mogły być organizowane po zgłoszeniu się conajmniej 10 uczestników. Co do paszportów zagranicznych, na zasadzie których możnaby podjąć podróż do Ameryki, to czynione są starania o uzyskanie pewnej ilości ulgowych paszportów zagranicznych po cenie 105 zł.

Bliższych informacyj o tanich okrężnych biletach okrętowych udzielają wszystkie placówki Orbisu.

Szosa na Równicę

Otwarta została nowa droga turystyczna w Beskidach Zachodnich na szczyt Równicy. Szosa ta długości 7 km. prowadząca z Ustronia, wybudowana została kosztem 210 tys. zł. przez Śląski Urząd Wojewódzki.

Z okazji otwarcia odbył się rajd Automobilklubu Polskiego. W rajdzie tym wzięło udział około 115 maszyn.

„Górale do stolicy“.

Od 9 — 15 listopada b. r. odbyła się wycieczka góralska pociągiem popularnym pod hasłem: „Górale do stolicy“, na trasie: Stanisławów - Lwów - Kraków - Warszawa - Częstochowa - Królewska Huta - Wieliczka - Mościce - Lwów - Stanisławów.

W wycieczce brało udział ogółem 1000 osób (Hucułów, Łemków, Podhalan) w strojach ludowych z wojew. stanisławowskiego, lwowskiego i krakowskiego.

Program wycieczki przewidywał w dniu 10 listopada b. r. zwiedzenie Krakowa i Wieliczki, następnie wyjazd tegoż dnia do Warszawy, gdzie w dniu 11 listopada b. r. wycieczka wzięła udział w rewji wojsk z okazji Święta Niepodległości. W dniu 12 listopada b. r. nastąpiło dalsze zwiedzenie Warszawy, oraz złożenie hołdu Prezydentowi R. P. i Marsz. Piłsudskiemu.

W dniu 13 listopada b. r. odjechała wycieczka do Królewskiej Huty, po zwiedzeniu której nastąpił tegoż dnia odjazd do Krakowa, a następnego dnia udała się do Mościc na zwiedzenie Państwowej Fabryki Związków Azotowych.

Tania wycieczka do Berlina

Orbis organizuje, prawdopodobnie ostatni w bieżącym sezonie, tani pociąg wycieczkowy do Berlina od 2 do 8 grudnia r. b. włącznie.

Pociąg powyższy wyruszy z Poznania w niedzielę 2 grudnia około godz. 7 rano, a przybędzie do Berlina w godz. południowych. Pobyt w Berlinie potrwa pełnych 7 dni, tak, że wyjazd powrotny do Poznania nastąpi w sobotę 8 grudnia w późnych godzinach wieczornych, dzięki czemu, pociąg przybędzie do Poznania w niedzielę 9 grudnia rano, tak, że uczestnicy wycieczki z poza Poznania będą mogli powrócić do miejsc zamieszkania jeszcze w ciągu niedzieli.

Wysokość kosztów udziału w wycieczce zależna jest od tego, czy ktoś pragnie koszystać tylko z wpisu w paszporcie zbiorowym, z wizy zbiorowej i opłacić tylko koszty podróży z Poznania do Berlina i z powrotem, czy też pragnie jeszcze ponadto korzystać w czasie całego pobytu w Berlinie z hotelu i śniadań, czy wreszcie z hotelu i pełnego utrzymania.

Koszt uczestnictwa w kategorji zasadniczej, t. j. wpis na paszport zbiorowy, koszta wizy i przejazdu z Poznania do Berlina i z powrotem wynosić będzie zł. 88 — w kl. 3 i zł. 100 — w kl. 2.

Koszty uczestnictwa w pozostałych 2-ch wspomnianych kategorjach ustalone zostaną w najbliższym czasie możliwie nisko, a wiadomość o ich wysokości podana zostanie natychmiast do ogólnej wiadomości.

Uczestnicy wycieczki z poza Poznania korzystać będą z ulg dojazdowych do i od stacji Poznań wg. tabeli „C“ wzgl. „D“, zależnie od ilości uczestników pociągu.

Wszyscy uczestnicy pociągu będą mogli nabywać, ale tylko z chwilą dokonania zapisu, w którejkolwiek z placówek Orbisu, po 130 Register Marek na osobą, po uprzywilejowanym kursie zł. 1.50 za 1 Reg. Mk.

Podkreślić należy, że marek owych nie będzie można nabyć ani w pociągu ani na terenie Niemiec, lecz tylko w placówkach Orbisu przy równoczesnem dokonywaniu zapisu.

Ostateczny termin zapisów 26 listopada 1934 r.

Informacje

We Lwowie otwarta została wystawa p. n. „Lwów dawny i dzisiejszy w grafice i fotografice“. Wystawa, powstała z inicjatywy lwowskiego oddziału Polsktego Tow. Krajoznawczego, cieszy się wielkiem powodzeniem.

Pierwsza powłoka śnieżna w Zakopanem i Tatrach ukazała się w dniu 1 b. m. Ruch narciarski rozpoczął się już. To samo donoszą z Podhala oraz Karpat Wschodnich.

Ruch wydawniczy

W MIASTACH I PUSZCZACH AMERYKI POŁUDNIOWEJ

W najbliższych dniach ukaże się nowa książka Bohdana Teofila Lepeckiego, pod powyższym tytułem. Jest to sprawozdanie z podróży, którą autor odbył w latach 1930 — 1933 po Argentynie, Brazylji, Urugwaju.

Omówienie tej interesującej publikacji zamieszczone zostanie w najbliższym numerze „W. T.“.

WŁ. WAGNER: PODŁUG SŁOŃCA I GWIAZD

Nakładem Głównej Księgarni Wojskowej w Warszawie 1934 r. Cena 3.50.

Literatura podróżnicza liczy już szereg imion i pamiętników żeglarzy, którzy z pobudek sportowych, gnani żądzą przygód i zamiłowaniem do włóczęgi morskiej, samotnie lub we dwójkę podejmowali podróż naokoło świata na malutkich statkach żaglowych. Do liczby tych śmiałych zdobywców oceanu wszedł obecnie nasz rodak Wagner, harcerz gdyński. Na małym 9 m. długości liczącym jachcie, przerobionym własnoręcznie ze starego kutra rybackiego, Wagner wraz z jednym, a potem dwoma towarzyszami, odbywa w 1932 r. roczną podróż od wybrzeża polskiego do wybrzeży amerykańskich. Trasa jego podóży prowadziła przez Gdynię, Kopenhagę, Hals Aalborg Thyborn, Calais, Havre, Cherbourg, Brest, Biarritz, Dakar, Belem de Para, Cayenne, Trinitad Curacao, do Colon i Cristobal. Podczas podróży tej Wagner prowadzi z dnia na dzień pamiętnik, który zatytułowany „Podług słońca i gwiazd“ ukazał się w nakładzie Głównej Księgarni Wojskowej, Warszawa 1934, w cenie zł. 3.50.

KALENDARZ ZIEM WSCHODNICH

Ukazał się „Kalendarz Ziem Wschodnich“ wydany nakładem Tow. Rozwoju Ziem Wschodnich. Kalendarz przynosi bogaty dział krajoznawczy, zawierający obok barwnych opisów miast kresowych: Wilna, Nowogródka, Brześcia n. B. Łucka, Lwowa, Tarnopola i Stanisławowa, opisy powiatów, oparte na źródłowych danych. Ten dział kalendarza uzupełniony jest mapą ziem wschodnich, oraz artykułem o turystyce, podającym główne szlaki turystyczne na ziemiach wschodnich. Całość uzupełnia część literacka, zawierająca m. in. artykuły F. A. Ossendowskiego, St. Młodożeńca, J. Kossowskiego i in. oraz życiorysy sławnych mężów, wielkich synów ziem wschodnich: Stanisława Żółkiewskiego, Karola Chodkiewicza i Konstantego Ostrogskiego. Stron 400.

NOWE WYDAWNICTWO ORBISU

Nakładem Polskiego Biura Podróży „Orbis“ wyszła ostatnio z druku broszura pod tytułem „Wychodźtwo a zagadnienie turystyki i podróży do Polski“. Treść tej broszury stanowi referat, wygłoszony na Komisji Gospodarczej II Zjazdu Polaków z Zagranicy przez p. Tadeusza Dziekońskiego, dyrektora „Orbisu“. Broszura ta będzie rozpowszechniona w ważnych ośrodkach Polonji zagranicą, głównie na terenach Stanów Zjednoczonych A. P. i A. Poł. i ma na celu wzmożenie przyjazdów do Polski naszego wychodźtwa.

Kronika zagraniczna

Skon „Ojca Aeronautyki“

Nazywał się Hermann Ganswindt, a zmarł przed kilku dniami w Schöneberg pod Berlinem, w wieku lat 78. Przed pół wiekiem przeszło, uzyskał Ganswindt patent na swój wynalazek balonu sterowego, na którym, jak wówczas zapowiadał, dolecieć zamierzał na planetę Mars. Zamiar ten nie doszedł oczywiście do skutku. Poza wynalazkiem balonów sterowych, kiedy jeszcze o samolotach i zeppelinach mowy nie było, zajmował się Ganswindt wynalazkiem automatycznego pojazdu i dorożki, poruszanej nogami. Było to przed trzydziestu kilku laty, czyli, mniej więcej, na samym początku bieżącego stulecia, a więc w epoce, kiedy samochody były dopiero „w powiciu“. Nawet pojazdem takim przejechał Ganswindt przez Berlin, o czem gazety miejscowe szeroko się rozpisywały. Nadeszła niebawem epoka różnych wynalazków, które rzuciły cień na wynalazki Ganswindt'a. Skutkiem tego popadł niefortunny wynalazca w biedę, z którą walczył bezskutecznie do ostatniej chwili.

Tydzień Podróży w Holandji

Tow. Kolei Żelaznych w Holandji zorganizował „Tydzień podróży“ wewnątrz kraju, aby ożywić ruch turystyczny.

Holenderski Urząd Turystyczny przeprowadził z dużym nakładem kosztów odpowiednią propagandę, a koleje żelazne, komunikacje wodne i lotnicze, hotele, restauracje, kawiarnie, muzea i wielkie firmy handlowe udzieliły turystom znacznych zniżek.

Mimo to jednak „Tydzień podróży“ nie dał tych rezultatów, jakich od niego oczekiwano. Prasa holenderska przypisuje to przedewszystkiem wysokiemu kursowi waluty holenderskiej oraz zbyt surowym (zakaz jak gry w kasynach), a czasem śmiesznym (dekret o długości kostjumów plażowych, wielkość dekoltów i t. p.) przepisom i rozporządzeniom władz holenderskich. Dzięki powyższym przyczynom większość zamożnych a nawet średnio zamożnych holendrów woli wyjeżdżać zagranicę a zwłaszcza do sąsiedniej Belgji.

Obrady „Komisji Ekspertów Turystycznych“ Agotu

Powołana przez Radę dyrektorów „Agotu“ specjalna komisja dla zbadania sprawy międzynarodowego porozumienia turystycznego t. zw. „komisja ekspertów turystycznych“, pozostająca pod przewodnictwem dyrektora Orbisu p. R. Wilczka, odbędzie w listopadzie posiedzenie w Wiedniu.

Na posiedzeniu tem rozważy komisja szereg zasadniczych spraw, m. in. jednolitego unormowania we wszystkich krajach zrzeszonych w Agocie opłat i należności za podróże ryczałtowe, ustalenia programu podróży zbiorowych w roku 1935, jednolitego we wszystkich krajach ustalenia stosunków płatniczych pomiędzy biurami podróży zorganizowanemi w Agocie a hotelami, zorganizowania poraz pierwszy zbiorowej podróży wszystkich biur należących do Agotu, w r. 1935.

Sprawy powyższe sięgają głęboko w zakres międzynarodowej polityki turystycznej i stanowią odbicie nowych prądów politykę tę przenikających.

Walne zgromadzenie zw. niemieckich organizacyj

W dniach 23 i 24 września 1934 r. odbyło się we Wrocławiu tegoroczne walne zgromadzenie „Związku niemieckich Organizacyj Turystycznych i Zdrojowisk“.

Zgromadzeniu przewodniczył minister Esser, w którego rękach spoczywa kierownictwo ruchu turystycznego i uzdrowiskowego Rzeszy.

Minister Esser w przemówieniu swem stwierdził silny rozwój turystyki niemieckiej i to tak turystyki wewnętrznej jak zagranicznej.

Wedle ostatnich danych wyniki tegorocznej kampanji turystycznej przeszły wszelkie oczekiwania. Według cyfr Urzędu Statystycznego Rzeszy, w lipcu bawiło w 222 niemieckich miejscowościach turystycznych i uzdrowiskowych przeszło 1.500.000 turystów czyli o 25% więcej niż w lipcu 1933 r. Ilość turystów zagranicznych bawiących w lipcu 1934 r. w Niemczech była większą o 63% od ilości w lipcu 1933 r. Widowiska pasyjne w Oberammergau miały też znacznie więcej gości aniżeli w r. 1930.

(Orbis).

Interesująca statystyka pociągów popularnych

Ogłoszona została ostatnio statystyka pociągów popularnych P. K. P. za okres od 1 stycznia do 1 października r. b. Wynika z niej, że w omawianym czasie pociągów popularnych było ogółem 347 o łącznej frekwencji 224.382 osoby.

Z pomiędzy dyrekcyj kolejowych największą ruchliwość ujawniła warszawska, wyprawiając 76 pociągów, dalej ida krakowska — 70, katowicka — 63, poznańska — 35, toruńska i lwowska — po 27, radomska — 26, stanisławowska — 16 i wileńska — 6.

Z ogólnej ilości 347 pociągów popularnych 207 zorganizowały instytucje społeczne i biura podróży, 140 zaś same dyrekcje kolejowe.

Oprócz powyższej liczby dyrekcje planowały jeszcze 164 pociągi, które jednak zostały odwołane

Prenumerata roczna zł. 8,—; półroczna zł. 4,50; kwartalna zł. 2,50.

Ceny ogłoszeń: Na 1-ej stronie 70 gr. w tekście 60 gr. za tekstem 50 gr. komunikaty zł. 1,— opisowe zł. 1,50, wszystko za 1 milimettr jednoszpaltowy (na stronie 6 szpalt). Drobne 20 gr. za słowo, w dziale „prace poszukiwane“, nadanie wprost w Administracji 10 gr. Minimalne ogłoszenia drobne — 10 słów. Zastrzeżenie miejsca 25%. Od cen powyższych żadnych rabatów się nie udziela.

Ze terminowy druk ogłoszeń Wydawnictwo nie odpowiada. Do bezpłatnego przedruku ogłoszeń Wydawnictwo jesto bowiązane tylko w razie zniekształcenia tekstu, wynikłego z winy Wydawnictwa, a zmieniającego sens ogłoszenia. Fotografij ani rękopisów Wydawnictwo nie zwraca.